

#16 Limiter la place des véhicules les plus polluants et des voitures individuelles en ville.

Cette fiche technique a été rédigée avec l'aide du Réseau Action Climat, et de Mobicoop. Voir également les mesures 8, 11, 14, 15, 17 et 23.

Contexte et enjeux

Les véhicules motorisés sont devenus, du fait de leur multiplication, un danger pour les piéton·nes et cyclistes, en même temps qu'un mode de déplacement coûteux, polluant et relativement inefficace. Les véhicules individuels occupent ainsi une large part de l'espace public, au détriment de leurs alternatives moins polluantes.

Si l'utilisation de la voiture reste souvent indispensable en milieu rural, il existe de larges marges de manœuvres pour limiter sa place en zone urbaine et périurbaine. Par exemple, 40% des trajets automobiles effectués en ville font moins de 3 km, et 15% moins de 500 mètres. De 5 à 20% des véhicules en circulation en ville sont à la recherche d'une place de stationnement (ce qui augmente inutilement leur consommation de carburant et souvent leur temps de parcours réel).

La collectivité peut mettre en œuvre des actions destinées à mieux modérer la place accordée à la voiture en ville tout en fluidifiant le trafic. Elle peut ainsi piétoniser ou instaurer des zones à trafic limité mais aussi réduire les vitesses maximales pour apaiser la ville, mettre en place une politique de stationnement favorisant les usages vertueux, améliorer la qualité des espaces publics et encourager les alternatives à la voiture individuelle comme les mobilités actives et les transports en commun (développées dans les mesures 14 et 15) mais aussi le covoiturage et l'autopartage.

Les communes et groupements de communes peuvent aussi mettre en place des zones à faibles émissions où la circulation des véhicules les plus polluants est limitée, pour réduire la pollution de l'air. Pour certaines, c'est devenu obligatoire avec la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), en raison de leur dépassement récurrent du niveau de pollution. C'est la première étape vers la sortie du diesel et de l'essence en ville, au profit de véhicules et surtout, de moyens de transports beaucoup moins polluants.

Niveaux

- 1** Généralisation du 30km/h en ville, création de zones de circulation apaisée dans différents quartiers, diminution du stationnement en voirie, mise en place d'une zone à faibles émissions, et fermeture temporaire au trafic routier autour des écoles (entrée et sortie de l'école)
- 2** Création de zones de circulation apaisée dans tous les quartiers et piétonisation pérenne devant les écoles, diminution du stationnement en voirie, et mise en place d'une zone à faibles émissions visant la sortie du diesel et de l'essence.
- 3** Rendre le centre-ville piéton et réduire la voirie réservée aux véhicules motorisés pour rendre la voiture minoritaire tout en garantissant une alternative à tout·es, généraliser la ville à 30km/h, sortir du diesel et de l'essence au plus tôt.

En pratique

Créer des zones de circulation apaisée :

Le projet de loi d'orientation des mobilités (adoption fin 2019) prévoit la possibilité pour les maires de créer des « zones à trafic limité » où la circulation est réservée à certains types de véhicules (par exemple : les résident·es, livreur·ses et commerçant·es).

La loi de transition énergétique pour la croissance verte a introduit la possibilité pour la ou le maire de réduire la vitesse de circulation sur tout ou partie des voies de l'agglomération (Article 47). Non seulement il peut décider de passer toute sa ville ou la majorité de la voirie à 30 km/h alors que seules les « zones 30 » étaient autorisés jusqu'en 2015 mais il a également la liberté de diminuer la limitation des vitesses sur les roclades et les grands axes.

Différents types de zones de circulation apaisée :

- Les zones de rencontre sont des zones urbaines affectées à la circulation de tous les usager-es à une vitesse maximum de 20 km/h. La priorité y est dans l'ordre : piéton-nes, vélos, véhicules motorisés.
- Généralisation de la ville à 30 : la limite à 30 km/h devient la règle et le 50 km/h l'exception. Seule 20 % de la voirie aurait vocation à rester limitée à 50 km/h (Certu).
- Créer un ou plusieurs quartiers sans voiture - ou zones piétonnes - où la circulation et le stationnement des véhicules motorisés sont exceptionnelles. Un accès temporaire à la zone piétonne peut être maintenu pour les véhicules motorisés des riverain-es et les livreur-ses qui disposent d'un badge pour passer les bornes automatiques, qui doivent rouler au pas. Il est possible d'initier des opérations d'usage dynamique de la voirie : par exemple fermeture de tronçons à certains horaires ciblés ; entrées, sorties des écoles, opération événementielle unique...

Sortir progressivement du diesel et de l'essence :

Le projet de loi d'orientation des mobilités (LOM) vise à développer les zones à faibles émissions (ZFE - ex Zones à Circulation Restreinte instaurées par la loi de transition énergétique de 2015) et les rend obligatoires d'ici fin 2020 dans les agglomérations les plus sujettes au dépassement des normes sanitaires.

Ce dispositif est destiné à faire baisser les émissions de polluants et améliorer la qualité de l'air, en limitant la circulation des véhicules les plus polluants dans un périmètre défini, par décision de la-e ou les maires concerné-es. Il permet à terme la nécessaire sortie du diesel et de l'essence dans les transports. Pour circuler, une vignette Crit'Air doit être apposée au pare-brise. Elle permet de distinguer les véhicules en fonction de leur niveau d'émissions de polluants atmosphériques. Les plus polluants et les « non classés » ne pourront pas (sauf dérogations) rouler dans la ZFE sur certaines plages horaires.

Réguler le stationnement :

Ces dernières décennies, les collectivités ont donc souvent fait le choix d'étendre les offres en stationnement pour limiter les usages sauvages de l'espace public et répondre à une certaine demande, mais cette politique, si elle est systématisée sur l'ensemble du territoire et menée au détriment des autres modes de déplacement, peut également conforter le choix de la voiture pour les habitant-es. Un-e automobiliste a ainsi deux fois plus de chances de prendre sa voiture s'il ou elle a l'assurance de trouver un stationnement libre à destination.

Il est nécessaire aujourd'hui de concilier des intérêts environnementaux et sociaux au moyen d'une politique de stationnement plus équilibrée afin de concilier les différents usages de l'espace public et offrir une place plus équitable pour chaque mode de transport.

Depuis le 1er janvier 2018, les collectivités peuvent fixer les prix horaires du stationnement et les montants des redevances pour non-acquittement du paiement du stationnement sur voirie. Elles peuvent également inscrire des objectifs maximaux de stationnement privé dans les documents d'urbanisme (ex. normes minimales de stationnement privé sur parcelle)

Mettre en place une politique de stationnement :

- sur la base des besoins analysés (places réservées aux résident-es, à la logistique, aux personnes à mobilité réduite, à l'autopartage, au co-voiturage, etc),
- en limitant le nombre de places disponibles en centre-ville,
- en favorisant l'intermodalité (parkings à l'entrée des villes, parkings relais avec transports en commun, stationnement vélo à proximité des parkings... voir mesure 14 également),
- en encourageant le stationnement dans les parkings souterrains ou fermés plutôt qu'en voirie pour rééquilibrer l'occupation de l'espace public,
- en mettant en place une tarification différenciée selon la qualité environnementale des véhicules,
- en réservant une partie des places « libérées » en voirie aux personnes à mobilité réduite afin d'améliorer leur accessibilité...
- en affectant les recettes du stationnement payant pour la mobilité durable,
- installer également des bornes ou services de recharge pour les véhicules électriques sur les sites stratégiques.

Développer et faciliter la pratique du covoiturage, ainsi que l'autopartage :

Les collectivités locales ont désormais l'obligation de faciliter les solutions de covoiturage pour les déplacements domicile-travail (article 52 LTECV) et de réaliser des schémas d'aires de covoiturage. , Elles peuvent aussi, en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité, exiger le plan de mobilité des entreprises de plus de 50 salarié-es (LOM)*

La collectivité peut soutenir techniquement les modes de transport en voiture partagée, comme le covoiturage, l'autopartage, l'auto-stop organisé :

- création d'aires de co-voiturage,
- signalisation des arrêts et des véhicules,
- développement de voies et places de stationnement réservées,
- identification d'itinéraires propices à l'ouverture de lignes de covoiturage (voitures disposées à s'arrêter pour prendre des passager-es de manière régulière)
- incitations financières telles que prévues par la LOM pour encourager les comportements vertueux en utilisant le cas échéant des monnaies locales,
- communication sur un système unique et gratuit (données protégées) de mise en relation (petites annonces) pour garantir une masse critique d'utilisateur-trices,
- animation des services pour créer les communautés d'usager-es notamment en milieu peu dense et accompagner les changements culturels (ambassadeur-drices de la mobilité),
- participation à des SCIC pour bénéficier de leur ingénierie,
- auto-partage des véhicules professionnels de la collectivité pour utilisation par les associations ou habitant-es du territoire les soirs et week-end,....

Arguments et idées reçues

"Ce type d'investissement coûte trop cher !"

Pas vraiment : Si la plupart des mesures proposées représente un investissement dans la signalisation ou l'adaptation de paramètres de politiques publiques existantes, certaines peuvent aussi être sources de revenu pour la collectivité (coût du stationnement ou des infractions). Le prix de la place de stationnement doit notamment être déterminé en sachant que 30 % des automobilistes renoncent à leur voiture lorsque deux heures de stationnement leur coûtent trois fois plus cher qu'un déplacement en transport en commun.

"Réduire la place de la voiture en ville fait mourir les commerces."

- C'est faux ! Indépendamment de toute politique volontariste, les chiffres montrent que pour les commerces traditionnels, contrairement aux supermarchés périphériques, plus d'un déplacement sur deux se fait à pied.
- Le stationnement peut également très bien être gratuit ou compensé pour ceux et celles qui font leurs achats dans les commerces traditionnels. Organiser les livraisons pour les commerçant-es traditionnel-les favorise aussi l'usage des commerces de proximité
- Les client-es non motorisé-es achètent moins mais viennent plus souvent. Ainsi, d'après le rapport Commerce de centre-ville et de proximité et modes non motorisés de l'Ademe, les piéton-nes (ou cyclistes, ou usager-es des transports en commun) vont acheter pour 40,4 euros par semaine contre 21,7 euros pour les automobilistes. Une étude réalisée dans le centre de Londres montre également en 2011 que les marcheur-ses dépenseraient en moyenne 167 € de plus par mois dans les commerces que ceux et celles qui se déplacent en voiture ([London Council](#))
- Pour le Groupement des autorités responsables des transports (GART) dans son étude Mobilités et villes moyennes, la mobilité durable a été une « victime expiatoire de problèmes plus généraux traversés par le commerce dans les villes moyennes. »

"Le covoiturage, l'autopartage, ça ne marche pas, les gens ne sont pas prêts..."

L'enjeu est de taille et souvent les personnes acceptent de partager leur voiture mais pas de la laisser au garage pour devenir passager-e. C'est donc une question au long court pour faire évoluer les mentalités et la perception de ces services. A l'image du tri des déchets, les habitant-es ont besoin d'accompagnement pour changer leurs habitudes y compris parfois pour réapprendre à faire du vélo !

Ces communes qui l'ont déjà fait

Paris : zone à faibles émissions, engagement à sortir du diesel et de l'essence d'ici 2024 et 2030, extension des zones à 30km/h et piétonisation d'axes routiers importants (berges de Seine)

Grenoble : généralisation du 30km/h dans toute la commune et certaines communes alentour, développement d'un réseau express vélo, zones à faibles émissions sur le transport de marchandises

Bordeaux, Strasbourg : centre-ville à 30 km/h, et **Rochefort** ou **Lorient** : extension de la zone 30 à toute la ville

Poitiers : Opération « Coeur d'Agglo » : Cette opération été menée afin de limiter la place de la voiture dans le centre-Ville et de favoriser l'accès au centre-Ville par la marche, le vélo et les transports collectifs. Des zones de rencontres et des zones de circulation limitées à 30 km/h dans l'ensemble du centre-Ville de Poitiers ont été réalisées, ainsi que des jalonnements piétonniers. Le projet a mobilisé un investissement de 25 M€ de 2009 à 2013.

Nantes : centre-ville à trafic limité (pour la population mitoyenne et les véhicules utilitaires)

Quimper : La Ville a engagé la refonte de son plan de stationnement pour répondre aux besoins actuels et futurs : suppression de 700 places au centre, ouverture d'un parking relais en entrée de Ville pour tester les attentes et besoins des usager-es avant le déploiement (4 parkings relais en périphérie de Ville à l'horizon 2014).

19 collectivités retenues dans le cadre de l'appel à projets « Zones à faibles émissions <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/zones-faibles-emissions-19-collectivites-sengagent-qualite-lair>

Ressources

Ademe et RAC, Réguler le trafic, réduire la vitesse et valoriser l'espace public
<https://www.territoires-climat.ademe.fr/ressource/564-206>

Ademe et RAC, Elaborer et faire appliquer une politique de stationnement volontariste
<https://www.territoires-climat.ademe.fr/ressource/563-205>

Ademe et RAC, Développer l'offre multimodale et l'intermodalité
<https://www.territoires-climat.ademe.fr/ressource/569-211>

Réseau Action Climat, Dossier Pollution de l'air
<https://reseauactionclimat.org/dossiers/pollution-de-lair-ma-ville-respire/>

Réseau Action Climat, Livret de 56 pages « les villes 'Respire' » : repenser la mobilité face à l'urgence climatique et sanitaire, 2016
<https://reseauactionclimat.org/publications/repenser-mobilite-urgence-climatique-sanitaire/>

Réseau Action Climat, Brochure « Ma ville respire: dix solutions, zéro émission », 16 pages
<https://reseauactionclimat.org/publications/brochure-ma-ville-respire-dix-solutions-zero-emission/>

Mobicoop, le site de covoiturage libre <https://www.mobicoop.fr/>